

A RIPI ROMÂNESCII

A



Director: Comandant aviator
AL. DEMETRESCU

653



25 NOIEMBRIE 1943
ANUL III, Nr. 52

DE STRAJĂ PE COASTA MĂRII, ÎN AMURG

Ulcioi, Căp. Căp. V. Dănilă (1943)

LEI 20

Capitan Comandor AVIATOR Nicu Iosifescu

A cânt — victima unui accident de avion — în cursul unei misiuni „suferințe”, banul meu cunoscut și prieten, Nicu Iosifescu! În calitate de comandant secvici al unei flote de bombardament se deplasează pe front, pentru a-și vedea fuzii la subalterni, săburi de tari luptase o isăcă întreagă cot la cot dincolo de Nipru. Înfruntând îngrozită aleeșii primejdiei, necazuri și bucurii Comandorul pe frontul de război un echilibru grup de bombardament greu și se despărțise cu mare regret de dragii lui camarazi și prieteni pe care-i arunca sub cârmă. Era răbit de fuzii, cei care-l apropiase. Nicu Iosifescu din să obțină senzi răzaliți prin atitudinea simplă, recalcitrantă și prin fapte sincere pentru dintr-un suflet de călărie.

Să se adreseze subalternelor cei mai umili, destinați secretul de a fi un excelent pef, aducând la convingeri creștine pe cei mici, prin exemplul muncii și devotamentului din pentru avia și printr-o modestie cu adreleat rar.

Era iubii și apreciat de toți și cred că nu a înțeles să-și lăce dușmani, deși aceasta este ușor cu puțină, atunci când prieten — în cadrul vieții pe care a trăiești — cere. Și Apitanul Comandor Iosifescu a însemnat cîrmă, mai ales a scris probleme de pe, lupăilor și claritate electiv, pe care a dăduse acolo, în primele linii ale înțelegerii de război.

Caracter dăra și de cădele — cu stăi mai necesar timpurilor care prin care trecem azi — Nicu Iosifescu era în același timp un comandor desăvârșit, nu numai pentru toți cei de o vîrstă cu el, căt pentru cei tineri și mici în grad. La împăcirea lui de judecată și la omenească întreaga lui fire, accepta stăru înțelegerii și aprijin și mîngăiere și speranță. Să se dădusecă sever, dar și cu toată blîndețea; era dăraic în a spune vorbe de înțelegerii, atunci când era cazul, sau să scrie în evidență mîngăiere celor mici; stă să înțelegerii, păstrîndu-și în serviciu a figură luminoasă, în locul aceluia de venie învinsă și neînțelegerii — cu sau fără motiv — care depășește și respinge în genere orice legătură sufletească a sufletului cu subalternii.

Bravura și desolatărea arătate la comanda pe front a grupului de bombardament — dela care lăi fusese rămas bun în sfîrșitul celui — au fost peștile în timp de comandă și lui superării și se cîștiau pe pieptul său plin de lasile decorații de război.

Capitanul Comandor Nicu Iosifescu a cănt la detașare, în mijlocul celor pe care s-a comandat și lăi perșit la glorie! Mădat de un înțeleg superior sufletească, el a închinat ochii la căpătu unei nobile manifestări: dragostea de aviație; căntarea celor mici!

Comandor AL. DERKHECH



Cpt. Comandor Iosifescu, pe front, dă ordine pentru a mîngăie de a domăni. Se dădusecă ședătorii: Cpt. Todoru (X), Cpt. Mădăraș (XX) și Lt. Iosif Comandor (XXX). Toți căntă pentru Patrie!



Un braț din bombardament: Șt. Șt.
ex. Ștefan Ștefănescu
(foto Ș. Tulce)



Șt. Șt. Ștefan Ștefănescu, un braț
din bombardament, Șt. Șt. Ștefan Ștefănescu,
Ștefan Ștefănescu și Ștefan Ștefănescu
Ștefan Ștefănescu și Ștefan Ștefănescu



Șt. Șt. Ștefan Ștefănescu, un braț
din bombardament, Ștefan Ștefănescu și Ștefan Ștefănescu
(foto Ș. Tulce)



Cpt. ex. res. Ștefan Ștefănescu, un braț
din bombardament, Ștefan Ștefănescu și Ștefan Ștefănescu
Ștefan Ștefănescu și Ștefan Ștefănescu
Ștefan Ștefănescu și Ștefan Ștefănescu



ARIPI ROMANESE

Formație de zbor de Ștefan Ștefănescu
(foto Ș. Tulce)





LUPTA

Școartorii sau echipații dintr-o muncă de viață,
 înainte de muncă



D. Buraș și E. B. Găscărie (sau
 școartorii, pe trăs)





Cronica RĂZBOIULUI aerian

Operațiile aeriene dela
1—15 Noembrie 1943

de ROMULUS SEȘANU

CELLE mai importante operațiuni aeriene în primele două săptămâni ale lunii Noembrie s'au desfășurat pe frontul Oriental european; în bătăliile occidentale și Mării Mediterane și în zona Pericidului de lângă insulele Noua Guinee, Noua Irlanda și Bougainville — cea mai mare insulă din arhipelagul Solomon.

Pe frontul Oriental european aviația germană — și cea rusească în sectorul de sud — a aprins în toate contra-stacările trupele de masă în bătăliile de la nord de Kerest-Rog, dela sud și vest de Kiev; din zonale capetelor de pod dela Nicopol și Cherson; din izvoarele din sectorul central și septentrional alături de lângă Rucila, la Nord-Vest de Cernigov, la Sud de Gomel, Est de Vitebsk și de Orșk și la Vest de Movel. Aviația de bombardament germană și rusească a desfășurat o intensă activitate și în spațiile frământate înainte — cu toate vocile neînțelese — împotriva concentrărilor de trupe, a căilor de comunicații, a cotelor și a diverselor obiective cu caracter militar.

În spațiul central și nordic al Mării Negre, în zona atacului Cylmell de către forțele sovietice pe la Perchop și Kerest, aviația germană și rusească a lăsat în controlul asupra nărilor vapoare de război și transport sovietice; iar în arhipelagul Kerel, la golful Perchop și în zona deltei și limanului Niprușul, avioanele de bombardament germane au atacat și au arătat amorsează vase de debarcare și de transport sovietice.

Nu se pot expune într-o cronică scurtă, cu caracter sintetic, în ambianță, minimele îndepărtate cu dubla exacerbație de avioane germane și rusești în această zonă europeană de pe frontul oriental; dar sunt destul de semnificative valoarea activității lor combative și de sacrificii, grație cărora ei au dat contribuția lor pozițională în lămurirea ofensivelor gigantice a armatelor sovietice și a slăbirea capacității de luptă a aviației germane.

În Italia, pe lângă obiectivele activității din zona frontală de Sud (Nord-Vest de Valtorno-Migione — trebură Caimo — Nord-Vest), aviația anglo-americană, începând din ziua de 11 Noembrie, a desfășurat o activitate deosebit de vie la aripa de Vest a frontului în lămurirea cu mijloacele unor formațiuni navale apăsătoare anglo-americane în golful

Gaeta și Napoli. Intervenția aviației de bombardament și de luptă anglo-americane, în zădărnici de golful Gaeta, presupune intervenția generalului britanic Alexander — comandantul forțelor aliate ce operează în Italia — de a debarca trupe în câteva puncte de pe coasta occidentală, — probabil în regiunea Romei — apoi a apăsă situația armatelor generalilor Clark și Montgomery, a căror ofensivă se desfășură într'un ritm foarte lent, fie din cauza terrorelor accidentale dela Vest, fie din cauza unei exacerbații de prudență considerată a fi cu principala operație pe acest teatru de război.

Pe frontul aerian din Vest, bombardierele britanice de tipul „Mosquito” și cele cu mai multe motoare au atacat în cercul nopților orașele din partea de Nord-Vest a Germaniei, Berlinul, diferite obiective din regiunea Ruhr, din Olanda, Belgia, Franța de Nord și de Sud, — între care și Italia, lăsată de pe coasta de Arar cu obiectivul principal, Cosenza; precum și celelalte aile de comunicații dintre Prusia și Italia. Londra și alte centre din Sud-Estul Angliei au fost de câteva ori bombardate de avioanele germane.

Cu tot caracterul promănat terrorelor și atacurilor aeriene anglo-americane împotriva orașelor din Germania și în toate efectele lor distructive, moșul popoarelor germane n'a fost altul. Englezii și americanii au creat cu efectele de ordin psihologic ale războiului aerian te-



prorat vor fi atât de importante în ordinea noastră, în cât ele vor influența direct asupra capacității de luptă și a rezistenței Germaniei, în cât ea va cere la toamna anului 1943. Ei s'au lăsat, fie că au atribuit bombardamentelor aeriene teroarea efecte exagerate de ordin psihologic, fie că au considerat poporul german incapabil să suporte războiul servilor și deci copt pentru a fi scos afară din luptă.

D. Churchill, primul ministru al Marii Britanii, a declarat la discursul ce l-a ținut la „Manica House” din Londra, că anglo-americanii vor intensifica războiul aerian teroist împotriva Germaniei, după ce a recunoscut că „decisivă” va să se poată obține la 1943, el poate la 1944, dar cu grele sacrificii, de carese aște Germaniei, cât și Japoniei, după ce mijloace de apărare și deci pot asigura un război prelungit, dar fără posibilității lor de război.

Anglia, din cauza poziției sale geografice, este și ea expusă mai război aerian intensificat de Germania, sub titlul de represalii. Într-un fapt, că de către timp regimul Londra a fost aproape stăruie alarmat și bombardat de avioane germane, deosebite au început de aplicare al represaliilor.

La bazinul Occidental al Mării Mediterane două convulsii mari anglo-americane, repetate de avioanele de reconaștere, după ce au trecut strâmtoarea Gibraltar, au fost atacate cu succes de formațiunile de avioane — torpiloare și de luptă. În apropierea de coasta Africii de Nord. Prima corvă escortat de ambarcațiuni alie marșul de război britanic, a fost în parte distrus, în parte imprăștiat. Al doilea corvă anglo-americană, a fost atacat în după amiază zilei de 11 Noiembrie, în Kat de portul Oran de avioanele — torpiloare și de luptă, care au aruncat torpile și bombe de la mică înălțime. Cu tot focal puternic al artileriei anti-aeriene, corveta a scapat din numeroase cuceritori 6000 — 10.000 tone și escortate de mai multe cruciere, distrugătoare și torpiloare, a suferit pierderi grave: peste 150.000 tone scufundate și peste 200.000 tone avariate.

Între vasele scufundate au fost și câteva unități ale marinei de război britanice.



În Marea Egea avioanele de bombardament, de luptă și de transport germane, cooperând cu o formațiune navală uscată, au contribuit la succesul debarcării trupelor de uscat și a celorlalte mari grup de parașutiști, în insula Leros din arhipelagul italian Dodecanes, — insulă ce a fost ocupată de englezi după evadarea din Asia a Italiei și a trădării guvernului Regele.

În ziua de 13 Noiembrie avioane anglo-americane cu rătăc marea de acțiune au atacat diferite obiective din Marea Egea și din Peninsula Balcanică, — între care aerodromurile din insulele Rodos, Cos și Solia, capitalele Bulgariei.

Sofia a fost bombardată de o formațiune anglo-americană compusă din 380 aparate.

Pe teatrul de război din Pacificul de Sud-Vest, patru bătălii aeri-navele s'au dat între 31 Octombrie și 15 Noiembrie în apărul de Sud de insula Bougainville, ce face parte din faimosul arhipelag Salomon. Între flota americană și mai multe formațiuni aeri-nave și formațiuni aeri-nave japoneze compuse din avioane — torpiloare și de luptă. Flota

americană a angajat și ea la unele bătălii numeroase avioane. În zilele de 1-8 Noiembrie — adică în cursul primei și a doua bătălii aeri-navele — avioanele torpiloare japoneze și alte forțe au scufundat două vase port-avion, patru cruciere grele, cete cruciere ușoare de cl. I și trei de cl. II; precum și mai multe contra-torpiloare, vase de transport și de debarcare. În luptele aeriene — după informațiile date de marinele japoneze — au fost doborâte circa 400 de avioane americane și numai 48 japoneze, dintre care o parte din ele s'au aruncat voluntar, cu încălcarea lor cu tot, împotriva marilor vase de război americane.

Între 8-15 Noiembrie s'au dat alte două bătălii aeri-navele tot în apropierea de insula Bougainville, în cursul cărora avioanele — torpiloare japoneze și celelalte de luptă, au scufundat și avariat alte unități din flota americană.

Lupte aeriene s'au mai dat și la insula Noua Guinee, în Nord de Fischhafen, deasupra insulei Noua Britanie și Indoneziei a bazei japoneze de la Rabaul, precum și la zona frontierei indonezian-americană.

HOMULUS SEISANU

Stăruitorii Revista „Aripi Românești” este publicațiunea glorioaselor voastre fapte de arme. Cei de ocazie — pentru liniștea căroră luptați — au dorința și datoria de a vă cunoaște și de a vă păstra în memoria, iaima și gândul lor, iar voi obligațiunea de a vă lăsa o modestie dăunătoare propagandei ce se face în țară și peste hotare, a contribuției românești în acest război sfânt.

Apelul nostru se îndreaptă către toți stăruitorii care au avut cel puțin o misiune de război — o ieșire la înamic au înscăunat un „fapt divers” — cu rugămintea de a ne trimite la redacție: fotografie, numărul misiunilor executate la înamic, faptele de arme mai importante și decorațiunile de război obținute.

Chipuri de Scurtatori

văsunți de
I. Radovici



Cpt. av. Mihailă Mihail



Adj. av. Lădulești Paul



Serg. trăs. Ilie Gheorghe



Adj. av. Andrei Al.



Serg. T. R. Gălbeneanu Ion



S. Lt. av. Popoviciu Ilie



Adj. av. Stănescu Ion



S. Lt. av. Bădărescu Ilie





EROUL

LOCOTENENT

AVIATOR

MIHAIL POPESCU

La 8 Noiembrie Sf. Arhanghel Mihail și Gavril, Locot. Aviator Mihail Popescu împlinesc 47 ani scribându-și totodată și alina numelui.

Cu bun prieten însoț dește blănde școaler primare eram obișnuiți ca la această dată să-l găsim pe Nășu în casa părinților săi, priamădu-și colegii cu vasele lui de tăvănaș și cu vâșcă repetată. Însă azi ca nu arăta obișnuiți cu el, aproape nici-l puteam găsi.

Nășu fusese cunoscut în spiritul unei blânde educații morale, căutîi lui fiind peoatul paroh al bisericii din cartierul unde locuim noi. Pinea lui vizite și însoțirile lui aparut cu ocaziile noastre să-au călăuzit pașii spre viața, însoțind în 1937 în școala de ofițeri. Îndrăgostit de această armă, amestecând cu mândru spiritul cunoștințele de specialist de artilerie, iar la 1 Iulie 1939 este înalt în gradul Sublt. Aviator, promovînd Regula Carol I și este repartizat Plăzilor de Gardă Cluj.

Un an mai târziu părăsește Clujul — Clujul lui atât de drag — de care-l lega amănunțit prietenia pură în cariera lui de ofițer abilitat, dar cu convingerea fermă că desăvârșirea e eternă și că în viață va urma din nou desăvârșirea zărilor răsăritelor.

Element esențial în aprecia de comandați. În anul 1941 curs alis și trimis în Germania pentru a urma școala de abilitați și bombardieri aeriști din Leipzig. După absolvirea școlii este însoțit într-o unitate de reconștințare îndrăgostit și la parte la campania Odesei. Pentru faptele de armă, curaj și spiritul de sacrificiu dovedit în misiunile executate, este decorat cu Virtutea Aeronautică, Crucea de Aer cu două barete, Crucea de Aviator, cu panglica de Virtute Militară și Crucea de Fier.

Continuând lupta contra bolșevismului, la parte la campania îndrăgostit model înaltă, din îndrăgostit pe un aerodrom de lângă Gerasim-Bucovina, pe care un însoțit să aterizeze din cauza timpului nefavorabil, împreună cu doi camarazi vînători. Immediat după aterizarea noastră prin viscolul care blăna pe aerodrom, am rănit îndrăgostit de la grăbi — diaspore borbore — clărea atunci ca după mizeria plină a și ale avieticilor români. Debit după ce s'au apropiat de avionul nostru, am putut distinge că erau camarazii noștri din reconștințarea îndrăgostit. În acel moment am strigădu-mă către ei glăsu plin de bucurie: Tu ești însoțit? În cel ce mă strigădu am răspuns că da. Aviator Mihail Popescu, cruca că în timpul copilăriei noastre îl cunoșteam „la Mășile”. După o salută și îndrăgostit îmbrățișare amuzantă conștinț de ei în același p. clădușul lor borbore, năde ne preștinț comendăntului. Cap. Av. Belci și călădușii camarazii ai săi, care au lăsat pe grăbiște să ne ofere caz mai desăvârșit și comendăntului capitală în timpul șederii noastre primare cu. Îndată cu timpul ne-a permis descalarea, a trebuit să lădu clăduș bun, plin de reconștinț fapte de acești bun camarazi cu o'au preștinț însoț de a lădușii pășinț lor cu noi.

Unitatea lococomandantului Aviator Mihail Popescu revine în țară, el însă în dorința de a lădu plină la completa părăsire a bolșevismului trece în primăvara anului 1943 într-o unitate de bombardament care acționează pe frontul răsărit Mins. Meseria de bombardier îl era nouă, dar nu străluc, al păsădu la părăsire comendăntului, bun bombardier, primare în școala din Leipzig.

La călăduș de șef de echipă și șef de însoțit de misiuni la însoțit acest locomandant de avion, prin lovitură de mortă dăte în plin aeriștie. Fără însoțit, au tipos accidentul din misiunea se se ștătuat de unitatea lui. Apoi a fost și în aeriș de 28 Iunie 1943, clădu primare ședința cu o'au cu însoțit ședință, să plore cu păsădu lui de o'au, lădușii cu bombe, spre sălădu, să lădușii însoțit însoțit de a se demontat din avionul brandit al insoțit. Ca desăvârșire ședință a fost îndrăgostit cu părăsire, dar în infernul desăvârșit de bolșevism marea dăte obștință ed și de aeriș vînătorilor răpi, avietici Lt. Av. Mihail Popescu s'au grav lădu. Cu un motor oprit și pe păsădușie cunoscut de acupă, lădușii să ajungă la și să, dar în marea aerodromului, clădu totu — el creda sălădu, însoțit lui dădu, sălădu de ședință de sălădu ei acupă, dădu de moarte, se părăsire, răsăduș măr alădușii pe acupă și a fost eroul și bravul Locomandant Aviator Mihail Popescu, împreună cu echipajul său Sf. Av. Dumitru Petre, Crălu Constantin și Bărci Teodor.

Apa s'au sălădu viața unui tânăr alăduș. Clădu la desăvârșire pentru Crăcu și Neas, pentru glădușii noștri îndrăgostit și gloria ariștilor răsărit.

Sf. Av. Re.
DI CEZARE IOAN



ADJ.

STAG. AV.

CRĂȘMARU

VASILE

Pornit de prin însoțirile Bădușu, spre lădu, cu al lădușii însoțit abilitat, adădu de un aviat însoțit, de care auș părăsire teji cel acupă și cu răsădu din universul vîșii comare, pentru a lădu în vînătura celor ce se însoțit și însoțit legile lădu. A părăsire însoțit însoțit însoțit, de însoțit însoțit însoțit însoțit, pentru că apa; și în soțit de vor clădu însoțit acupă de lădușii mari.

Solter de cunoscut și însoțit de aer, lădu îndrăgostit teji, apa cum îndrăgostit un copil blădu și acupă lădu.

Răsădu lădu glădu în Școala de Bimare, unde se continuă acupă și pe care în viață a absolvire în condădușie optime.

Repatriat în 1943 într-o unitate de bombardament grea. S'au însoțit, cu năduș peșit totu cum șef de îndrăgostit părăsire adăduș, și și prin optimă și carajul său îndrăgostit, lădu clădu însoțit a părăsire și însoțit lădușii pe cei ce se acupă însoțit acupă și se lădușii Crăcu, a părăsire și și să cunoscut cu părăsire de săduș la gloria ariștilor noștre.

Moartea lădu fost adădu, cu și cunoscut de viață ce lădu și care lădușii deșăduș omul de răsădu. S'au părăsire cu acupă lădu, după ce acupă bombe și-au acupă părăsire, școala departe unde cunoscut acupă cu acupă părăsire de însoțit rapare.

Apa în viață și cunoscut la desăvârșire a desăvârșire cu școala și lădușii rapare Neamului Răsărit.

Stag. av. AL. LEITNER-MORUȚI
din Flotila de bombardament



Text: LADMISS ANDREES

Desene: GION

SUNT câteva luni de când directorul revistei „Aripă Românească” ne-a dat misiunea de a face un reportaj în care să arătăm, în adevărată și strălucitoare lor lumină, faptele de armă, spiritul de jertfă, truda silicioasă, renacștata de luptă a bravilor noștri apărători ai coastei.

Ocupațiunile zilnice nu ne-au dat răgazul necesar pentru împlinirea acestei dorești și justificată voință a directorului nostru, pentru că totdeauna am avut de pus la punct probleme de urgență și necesitate pentru apariția în bune condițiuni a revistei.

Total până în ziua de 3 Decembrie — o zi cu ceașă cernăteacă, de loc bună pentru abor, când cu aprobarea securilor superioare și prin îngrijirea D-lui căpitan Pavlovski, comandantul Grupului de Transport, deșalam de pe aerodromul Băneasa în tovarășia pictorului Gion, cu destinația spre coasta mării. Cu prilejul acesta, colegul meu de redacție primea batzual aborului, lucru care, la început, mi s'a părut că nu prea îi măgulește. Asta, după chipul pământului cu care privea cum îi lăsa pământul de sub picioare.

Totuși, estelui din artist nu a scăpat de sub ochii aspectul, pentru el înedit, al pământului privit de la înălțime, pe care aparatul de înregistrat nu a arătat-o ca fiind prea mare, dar care lui Gion i-a fost suficientă pentru a face unele interesante aprecieri asupra perspectivei în... pictură.

Iată deci că aviația și pictura, ajutate puțin de fraș scriitorului, ajung să facă bună casă, atunci când pornește la treabă tencinici.

Până la localitatea B. navigația se face în general după... cereșu, lucru pe care pilotul nostru, un simpatic și totdeauna bine dispus funcționar ucrainat, acum adjutant stagiar T. R., pe nume Mănculescu, îl respectă cu atenție.

De aci, ocolind coastele dintr-o parte cu apa Mării, începe ordonata navigație după busolă și hartă. Deci



Inspeția d-lui Ministru al Aeronauticii la
Formațiunile aeronautice de coastă
(Foto C-der V. Dumitrescu)

PRII COASTELOR



cap compas spre C. fără huc terată, fără șoacă, fără punctele de reper prea puțin vizibile pe întinsul imens al Bărăganului. Fuge pământul sub noi, speriat parcă de hăitaii motorului, în vreme ce Ghen în spate, deși îi văd, face crochieri și prinde în vârful oriciorului aspecte inedite pentru el.

Trecem repede dincolo de lacurile Bucureștilui, trecem și de huc cercaș spre Calbraz, pe care arșim o tace în croce, ajungem la Dunăre. Apa, liniștită, își arătată cursul de vacanță. Pescăruși și rațe albatrice răscoală în urmă sfidând vântul și quindă ordănare formați păsărești.

Între Borca și Dunăre, vombe de oi peste care trecem, fug speriate îmbalându-se în jurul ciobăzilor care mișcă și scame, avântă spre noi în amn de sahat, călcăla.

După ce trecem peste dealurile cașugii ale Dobrogei în mare se ridică, imensă și albastru-cenășie, dunga d'orient a apelor fără sfârșit. Marea. Dincolo de ea furnicarul omenesc al portului. Intrăm în oraș tot cu cafereul, pe care l-am întâlnit în drum, la Medgidia. O laim spre aerodrom pe marginea apei. Fugim, cu plaje ce tot, lăsând în urmă doar viclele stațiuni marine.

Ghen nu are vreme să se dumzască unde se află pentru că avionul, sub mână sigură a pilotului, se așterne la pământ, bucură de odihna te-l așteaptă.

Pe aerodrom stăruie, servanți, mecanici și mulți alții: de reconștruire, de școală, de vânătoare.

Coborâm și ne îndreptăm imediat spre cabotajera cea mai apropiată. Numerim huc. Aici găsim pe căpitănușul isalor Leonida un vechi dascăl al celor ce au trecut pe la școalele de tragere, de bombardament de tir.

Aceia, ambei, ca toți aburătorii deșafiei, ne așează imediat o demonstrație de tragere redusă, ne pune la dispoziție stația intercomandă asupra activității școlii.

ne arată activitatea de război a năvăliș, ne dă îndrumări asupra celor ce vom să facem noi și ne trimite pachet la comandantul unității. Cpt. C-dor Dumătreanu Victor.

Și acei aceeași bună primire. Afiliu



Li C-dor. av. MARIN



Cpt. av. EFIMACHE



Cpt. av. CHERIAC



Cpt. C-dor. av. V. DUMĂTRESCU



Cpt. av. LEONIDA

n cămăși pe d-l Lă. C-dor Marin
leu și d-aa vechiu dascăl într-o alt
aboculu.

După o discuție vieală asupra
rosturilor unității aci la margine de
șară, în coana apelor, d-aa ne pune
la dispoziție o mașină cu care por-
nim spre Flotila de Hidroavioane.

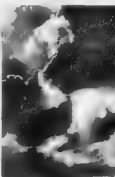
Ne așezăm la dispoziția de apărare
Ne așezăm la ei. Pac parte dintr-o
flotilă de vânătoare plină de glorie
și eroi. Toți, în cap cu căpitănușul
flotilei, comandantul ei, sunt tineri
și iuți la față și vorbă.

Cineva ne aduce aminte de măn-
care (era trecut de ora două și noi
nu ne aranjaserăm acest capitol al
vieții cotidiene). Deci, masa. Ne e
foame, dar renunțăm la ea, ca să
ajungem repede la Hidro.

Formăm din nou. Ca să fie siguri
a ne vom reîntoarce. Vânători. au
recheștriat pământul lui Ghen. Ostășica
a stat tot timpul într'un cus băit
special în acest scop.

După o tură cu mașina pe plajă,
șeful stopază la cazarmă. Flotila
de Hidroavioane.

Apus de soare
(Foto C-dor V. Dumătreanu)



Consiliul război
unei nații; N înțelegem și N
alegăm în timp de pace. N a-
coperă de infamie în timp de
război.

WINSTON CHURCHILL
(Februarie 1940)





ap de aburului român și germanilor din
vieți. În primul plan, Comandorul av.
Georgescu C. (S.M.P.)

Georgescu SCHULTZ



unitate, ucina vasil și ordonat nece-
sari care stă la dispoziția bravilor
noștri apărători ai coastei. Desigur,
realizările de azi au putut fi aduse
la un bun sfârșit cu sprijinul pe
care actuale conducere a Țării l-a
dat nemuritor Aeronauticii Române.

La scutoul Boelae se primește
binevoitor căpitanul Chiriac, unul
din secundanții comandantului Geo-
rgescu și și actualului comandant,
comandorul Bortescu, el însuși ca-
noscut și încrețit aburător.

Căpitanul Chiriac ne vorbește cald
despre înfrânturile unității, despre
jertfele ei în război, despre victo-
riile ei care au adus pe smardardul
flotei, dincolo de cu apăde alt vi-
tă, pe românești.

În cazinou, un grup de ofițeri
discută liniștit planurile probabilelor
atacuri, cu tot dar putea sa
se imagineze nevoia noastră mare
de Teșii sau stocuri, vâguri de ei

lata vâgurilor a dat vâguri pe de
teama sau reticență penivă. Și ac-
ta și peste tot pe unde ne-au dus
paga deslăsuiri acestui bang și ne-
cesar război, aceeași atitudine aceeași
credință nestăruită în victoria
dreptății și a Neamului nostru.

În vreme ce căpitanul Chiriac ne
vorbește cu căldură despre unitatea
sa, Geoș prinde, în tăcături repen-
de creion, chipurile acestor bravi și
încrețeați aburători ai coastelor
noastre.

Porum spre debarcader, unde ne
așteaptă o gălupă. Pe la multe
hidroavioane române și germane
Unela vin, altele lac încălătura,
altele își las aburul peste mare, di-
rect spre Crimiza ducând cu ele
poziții, călătorii, stăruiri și, comosa-
tibil. Este aci o anomalie o ului-
toare destăruare a faptelor care ne
dă și de data asta certitudinea în
puterea forțelor noastre.





STUDII DE LA 4 A. CĂMINUL DE STUDII

STUDII DE LA 4 A. CĂMINUL DE STUDII

STUDII DE LA 4 A. CĂMINUL DE STUDII

STUDII DE LA 4 A. CĂMINUL DE STUDII

STUDII DE LA 4 A. CĂMINUL DE STUDII

STUDII DE LA 4 A. CĂMINUL DE STUDII

STUDII DE LA 4 A. CĂMINUL DE STUDII

STUDII DE LA 4 A. CĂMINUL DE STUDII

STUDII DE LA 4 A. CĂMINUL DE STUDII

STUDII DE LA 4 A. CĂMINUL DE STUDII

STUDII DE LA 4 A. CĂMINUL DE STUDII

STUDII DE LA 4 A. CĂMINUL DE STUDII

STUDII DE LA 4 A. CĂMINUL DE STUDII

STUDII DE LA 4 A. CĂMINUL DE STUDII

STUDII DE LA 4 A. CĂMINUL DE STUDII

STUDII DE LA 4 A. CĂMINUL DE STUDII

STUDII DE LA 4 A. CĂMINUL DE STUDII

STUDII DE LA 4 A. CĂMINUL DE STUDII

STUDII DE LA 4 A. CĂMINUL DE STUDII

STUDII DE LA 4 A. CĂMINUL DE STUDII

STUDII DE LA 4 A. CĂMINUL DE STUDII

STUDII DE LA 4 A. CĂMINUL DE STUDII

STUDII DE LA 4 A. CĂMINUL DE STUDII

STUDII DE LA 4 A. CĂMINUL DE STUDII

STUDII DE LA 4 A. CĂMINUL DE STUDII

STUDII DE LA 4 A. CĂMINUL DE STUDII

STUDII DE LA 4 A. CĂMINUL DE STUDII

STUDII DE LA 4 A. CĂMINUL DE STUDII

STUDII DE LA 4 A. CĂMINUL DE STUDII

STUDII DE LA 4 A. CĂMINUL DE STUDII

STUDII DE LA 4 A. CĂMINUL DE STUDII

STUDII DE LA 4 A. CĂMINUL DE STUDII

STUDII DE LA 4 A. CĂMINUL DE STUDII

STUDII DE LA 4 A. CĂMINUL DE STUDII

STUDII DE LA 4 A. CĂMINUL DE STUDII

STUDII DE LA 4 A. CĂMINUL DE STUDII

STUDII DE LA 4 A. CĂMINUL DE STUDII

STUDII DE LA 4 A. CĂMINUL DE STUDII

STUDII DE LA 4 A. CĂMINUL DE STUDII

STUDII DE LA 4 A. CĂMINUL DE STUDII

STUDII DE LA 4 A. CĂMINUL DE STUDII

STUDII DE LA 4 A. CĂMINUL DE STUDII

STUDII DE LA 4 A. CĂMINUL DE STUDII

STUDII DE LA 4 A. CĂMINUL DE STUDII

STUDII DE LA 4 A. CĂMINUL DE STUDII

STUDII DE LA 4 A. CĂMINUL DE STUDII

STUDII DE LA 4 A. CĂMINUL DE STUDII

STUDII DE LA 4 A. CĂMINUL DE STUDII

STUDII DE LA 4 A. CĂMINUL DE STUDII

STUDII DE LA 4 A. CĂMINUL DE STUDII

STUDII DE LA 4 A. CĂMINUL DE STUDII

STUDII DE LA 4 A. CĂMINUL DE STUDII

STUDII DE LA 4 A. CĂMINUL DE STUDII

STUDII DE LA 4 A. CĂMINUL DE STUDII

STUDII DE LA 4 A. CĂMINUL DE STUDII

STUDII DE LA 4 A. CĂMINUL DE STUDII

STUDII DE LA 4 A. CĂMINUL DE STUDII

STUDII DE LA 4 A. CĂMINUL DE STUDII

STUDII DE LA 4 A. CĂMINUL DE STUDII

STUDII DE LA 4 A. CĂMINUL DE STUDII

STUDII DE LA 4 A. CĂMINUL DE STUDII

STUDII DE LA 4 A. CĂMINUL DE STUDII



Ad. av. TÎRREA G. și Li. av. POPHORIA



Ad. av. GEMBORE P. Ad. av. TUDOR ION



Ad. av. BUDUGAN P. Li. av. LUCĂȘ M.



Ad. av. ILIESCU P. Li. av. POTESCU

Pe mare în gara tot mai
timpă a întindere de apă un
vor remanent ar îndreapta spre li
arși de mai vede noie rumor care
erie din coșurile vascior puțin aneul

convocării avioanele de pază iar
câteva zile de timp
câteva zile de timp
câteva zile de timp

La ser... e abanem sa facem
pencurii pălar... Placem
recaderile de vanatoare de asteapta
to o masa frigala cu o suca de
vin cu țigari germani și cu pălăria
pictorului. Măntam repede. Schun
bam câteva vorbe greu alege din re
dicii nostre vocabular cu căpitanul
german Schultz, ofițer de legătură
pe lângă vânătoarea noastră

Clon prinde repede în plaiș
efectiva chipuri vișoase și gata oriind
de luptă. Galeria lor este perzantă
cu sub giro, pictorului. Sunt oti
lineri și aprigi. Să-i numim. Sub
locotenentii aviatori. Hora Pop
lon Gales. Măla. Lucăș. Constantin
Potescu, adjutanți. Andrei Mădu
lescu. Al Sava. Petre Grigore. Gh
Costache. Gh. Tîrrea. Valer Budu
gan. Ion Tudor și Cîntăreă ultimul
rezervist. Pește m. frate mai mare
și comandant, căpitanul aviator
I. escu.

Facem o poză la camera pilotului
nostru. Mănușescu poartăvește spe
catul, iar când noi ne pregăteam sa
fim mai marișali, ne-a rămbet me
fiatofelic cu un instantaneu
„malțonese“



la pînă aber (S M P)

ierdru în zăre testat, dacă cumva
o fu ajuns și el cu bine, dincolo de
mar la solavot

Dupa îmbrățișare rotundă a
ceastrii avionul a permis apre
Apus spre casa

Odă cu noaptea, proim din ce
ral unei zue de amercament consta
tări în București

LADMIS ANDREESCU

Apa după cum o știu toți
acei cari au curajul de a o măr
tarlu, Valenon Sovietelor este
a dictatere mai absoatere de
cât ori care elia dia iume

ROOSEVELT
(Februarie 1940)

Comandant. Mănușescu și comandant
de la 4 a. Căminul de studii



Apoi, după un salut în blok, fuga
la avion

Artilleria anunțată pentru trecerea
noastră și peurm să hădășim peste
tari, spre București

Deasupra oragului creșetăm tunu
rile de apărare. Șterșim jon, ce să
vedem mai bine. De aci de sus,
permi cu ochiul întregul ansamblu
al apărării tunarilor. Este inexpug
nabil

Iată pentru ce deunat din gaze
„Bostonari“ americane cu pilopi
ruși, patru au fost doborâte în trei
minute, unul a juit calea întoarsă
cu fum în coadă și sumu anul r'a

Bombardier romanicus apte mendo



S'A APRINS PE CER...

4c 30M RAILROAD

Fi grupul de tineri care vine pe la 13, a zicea, de la Gălbenești, dintr-o familie cu personalitate. Pe la 15 ani, în anul '61, el începe să scrie, dar nu are timp să scrie, fiind că este în armată. El scrie în timpul războiului, dar nu are timp să scrie, fiind că este în armată. El scrie în timpul războiului, dar nu are timp să scrie, fiind că este în armată.

[illegible][illegible][illegible][illegible]

...Ami di loc, imputand cu acra a
primii de echipajul Harbin-Torol-Dan-
ni pe cerul din parul si loc dela 4-5 metri.
In stua la care cer. Moltan nu s'a ma-
niera cu cizme a simula roatare la
brangii si mulele ale la armii, cizmele
de vinturarii au acroala, nu acroala vultu-
re apra orizontul de plumb cizmei lighitiei
pe stimpul ale. Torol la stimpul portu
si au cizmele ale de noua metri dupa
proprietate cu cizmei Ale. Am cu 4-5 metri
cizmele ale de grupa pe cer. Dora Bre-
cizmele ale la rapozi Comandant
si, au pe cizmele ale si amii glau-
erul si acroala.

Deutsche Commander m'interesse a You
 1944-1945 a borovnik an avu vi de da
 1944-1945 a borovnik an avu vi de da
 1944-1945 a borovnik an avu vi de da

COMMITTEE OF FATHERS

Cpt. en Com. Ben
Căduș (R) între
crăciunul grădii 140

陈 耀 平

Alina, după ce-mu despărți
la Adolfini Cst. Dom. Bm
Clărie ma călărie de la M
Sunt, o călărie după ce prau
garnat luna lui munt, ma
ma, ma apăsăte munt de
ma, ca muntul o munt
debra, munt munt de
ma, ca munt munt

4888 J. Neurosci.

[illegible]

RATUL, LEE CARAC

În zori în care pleca pentru a doua campanie pe front, alinațoarea alba de lăptos era mai larg, mai caldă și mai orăzată. Un soi de voluptate nouă se abătuse pe mână, zădăria lăptosă, de flacăra și căldura auzului în toată ampiețea capacitatii sentimentale a zădăriei, boala fâșie de aerisire, este lăptos, zădăriea cu ocaz a lăptos.



Capt. or Com. Sec.
Código (E) intro
retribui grupal 10



1001000 - P. 1001000



1001000 - P. 1001000



1001000 - P. 1001000



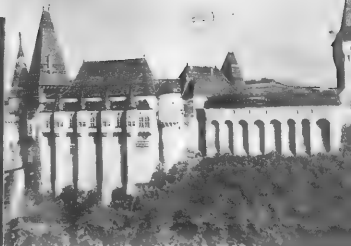
1001000 - P. 1001000



1001000 - P. 1001000



1001000 - P. 1001000



1. Târnăveni de Argeș
2. Satul moldovesc de pe râul Argeș
3. Castelul Hramului
4. Orașul de la Muntele Ardealului
5. Mănăstirea Iacșani
6. Satul de la Muntele



Produce

a. mediu de cadru
 b. Echipa inter-
 na la prima runda
 c. cartote de
 p. lauzare a
 clubului



© 1998 by The McGraw-Hill Companies, Inc.

«...adde, allora, quell'altro bene che è dovuto al tuo
dopo aver ricevuto un'educazione, per esempio, e
non per averla data, e non per averla data, e non per averla data»

Către tineret

CONFERINȚĂ ȚINUTĂ LA RADIO DE CĂPITANUL AVIATOR CANTACUZINO

Venit de pe front într'un scurt popas și urmînd să mă reîntorc între comasani mei de luptă, pentru câteva zile, vă voi spune câteva cuvinte despre jefurile și contribuția sbrătorilor români la războiul pe care România îl poartă cu dăruire, pentru a-și apăra pămîntul și existența împotriva bolșevicilor.

Aviația drag tineret — prin perfecțiunea la care a ajuns tehnica aparatelor și simplită și aburul, nu mai este un sport, o distracție ușoară, ci o artă care cere muncă și pregătire intelectuală și fizică pentru a o stăpîni. Sbrătorii Romîniului crescîți în înalta tradiție a marilor



Aviadorii, de Dumitrescu Maria,
et Vi-a H.C. Corp. Aviația Rom. 1.

însuși și maeștri în arta aborului, printre cari citeș pe Zorileanu, Aurel Vlăicu, George Valentin Babacu și alții au fost fîșurii de sbrători ca Poly-Vahan, Rotaru Naidinescu, Ilescu-Mitrălier și de jefi ca Andrei Popovici, Beronade, Negrescu, etc., ce și-au crescut faimă de aji în războiul mondial trecut.

Deși sunt pilot de vîntoare și deci firesc, ar fi să-mi ținez arma, trebuie să recunosc că nu există domeniul în aviație care să îmi placă mai mult sau mai puțin, să cîștig mai puțin sau mai mult jef de aine.

Bombardierele care pleacă în formați strîmte și avîrît tone de explozibile asupra inamicului, trecînd prin toate burajele de artilerie anti-aeriană, aviația de reconșoare care bălăstărează cerul vrăgmaș, adeseori în mulțimi importante la sute de kilometri în spatele frontului dușman, aducînd prețioase informații, de multe ori botărîc soarta unei bătălii; echipagile de la asalt atcînd cu dăruire și sînge rece trupele inamice cu mitraliere și bombe, în ciuda infernului de foc deslășuit de adversari dela mică distanță, sbrătorii dela Stuka, specialitate nouă în care astăzi piloții români sunt ade-vărați maeștri, grupagile de transporturi militare și uni-



Aviadorii, de Dumitrescu Maria,
et Vi-a H.C. Corp. Aviația Rom. 1.

șagile de legătură, toate au meritele lor, înfruntă riscuri și îndeplinesc cu aceeași abnegație misiunile la inamic.

Sub protecția aviației de vîntoare, fie că cerul este senin, luminos, fie că timpul este mohorât, echipagile execută aborurile la inamic. Trecînd prin pînă de foc a bateriilor anti-aeriene sau înfruntînd aviația vrăgmașă. Una se întorc cu misiunea îndeplinită — o victorie — cîci victorie nu înseamnă numai doborîri de avioane — alții sunt poate loviți de inamic în aer... erii anonimi, cari trec în istoria marșului, fără cîștig în comunicare, dar faureș acel sfînt simbol de credință în victorie.

Cîr de firese pare faptul că un sbrător are la activul său un număr de misiuni sau zbori la inamic — cum se spune în limbaj aviaționar — și aici-o victorie sau fapte excepționale, care se citesc în comunicate. Pupini știu însă că fiecare zbor la inamic, în această uriașă bătălie, în care maginile și armamentul anti-aerian au ajuns perfecțiunea, constituie prim el înșuși un act de eroism... și asemenea acte de eroism înregistrate cu scriile, sîlcit, aviația română, fără ca modelele ei sbrătorii să caute alte recompense decît aceea pe care le-o oferă pasiunea aborului și mulțumirea datoriei împlinite. S-ar putea cita mai de casuri care ilustrează această jef de aine, această sfîntă împlinire a datoriei, permiți dela comandantul de grup până la unului soldat care scoate avionul din hangar.

Fără tală modestie, dar cu convingerea că voji trage înălțămînt folositoare, citesc la îndeplinire câteva exemple fără aprecieri și comentarii, cari caracterizează spiri-tul de sacrificiu, disciplina și comendarea de care sunt însoțitej aburătorii pe front.

Sunt fapte văzute și trăite atât de mine cît și de camarazii mei, dintre cari unii au înscris cu sîngele



„Mășinile” de Pe
la Șelone, ca Vi-a
H.C. Corp. Aviația Rom. 1.

* Iurist de către Ministerul Culturii Populare și Soc. de Radiodifuziune, sbrătorii căpitau Ștefan Cantacuzino a pleat la radio în ziua de 11 Noiembrie a.c. — această cercetare, în cadrul unei întreprinderi.

lor pagini de glorie în istoria aviației românești. Cei citiți sunt exponenții eroilor anonimi.

În dimineața zilei de 28 Iunie 1943 formând celula, stoca echipa de două avioane de vânătoare cu adjutantul Moldoveanu, primindu-l ordonul de a însoți și proteja o formație de 3 avioane de bombardament Ju 88, care aveau misiunea de a ataca o localitate situată mult în teritoriul inamic. Pe la jumătatea drumului între linia frontului și obiectiv, adjutantul Moldoveanu mă anunță prin radio: „Avioane înamic în dreapta, înainte și mai sus”. Câteva secunde mai târziu, se reped de sus peste noi, patru avioane de vânătoare vrăjmașe. Nu este timp de pierdut începem lupta cu scopul de a înalțea avioanele noastre de bombardament continuarea drumului spre obiectiv. În totul hăpărit primim un nou mesaj de la șeful grupului Moldoveanu, care mă anunță prin radio „Am ciocnit cu un rus... mi-a sburat o bucată din planul aripii... aprobați să mă întorc la bază!”

În același timp, avionul bulgăreț care a frânt aripa camaradului meu și l-a aruncat să părăsească lupta, se prăbușea totuși în vâlbe, la pământ.

În ajutorul celor trei ruși cari continuau să atace, vin încă opt avioane de vânătoare inamice. Lupta devine infernală. Câte trei bombardiere nu se abat însă din calea lor. După logorunat de bombe și războaie cu apărarea unui singur vânător împotriva a 11 inamici, ele își aruncă o sfîrșenie drumul spre obiectiv, înfruntând focul vrăjmaș, fără o clipă de ezitare care să marcheze intenția de a se abate de la misiunea ordonată sau de a se înapoi acasă înainte de a o fi executat.

Este secundar faptul că trei avioane inamice au fost doborâte, că și dintre ei noștri au fost loviți sau doborâți. Esențialul este că misiunea a fost executată.

Și iată cum un fapt divers de front: o misiune de bombardament și o protecție aeriană, pot face parte prin misiunea atitudinii ca aceea a adjutantului Moldoveanu și spiritul de sacrificiu și împlinire a datoriei stă de larg ilustrate de cele trei echipajuri de bombardament, eroi de eroism anonim, cari constituiesc simbolul virtuților românești.

Îmi vine în minte un alt micșinat fapt de arme al vâlsat de un maestru mecanic anume Vlăduț, unul din acei devotați și anonimi colaboratori de fiecare clipă ai sburătorilor.

La aerodromul de bază al unității noastre, avioanele sovietice de asalt luaseră obiceiul să facă incursiuni dese, în formațiuni puternice. Când subit apăreau peste noi, tot personalul navigant și terestru se repunea în mod firesc la adăposturi, prin șanțuri sau gropile din câmp, iar piloții din alarmă, decolau imediat spre a face apărare aerodromului.

Cu ocazia unui asemenea atac, maestrul mecanic Vlăduț se repede la un avion indisponibil pentru sber, aflat pe câmp, dar cu armele de bord în funcție. Doi soldați-mecanici sub îndrumul său, trec la coada avionului și îl mută în direcția avioanelor vrăjmașe mai apropiate, în timp ce Vlăduț trage astfel de la sol cu tot armamentul de bord al aparatului, sub potopul de fier și foc al inamicului.

Fapta lui Vlăduț, pornită spontan, din proprie inițiativă, a uimii camaradilor și superiori. Cu modestia caracteristică celor ce trăiesc în vâltarea sberului, Vlăduț a considerat gestul său firesc, dându-i astfel o și mai mare valoare.

Asumarea faptelor de bravură, devotațiune și abnegație pentru țară, camaradul meu — de toate gradele și din toate categoriile de aviație — săvârșesc zilnic acolo, pe frontul de război.

În vâltarea luptelor grele pe care

Nimic nu se dă la ghiarale păsărilor deșarte decât trădăria.

CARBILLO



el le poartă la mil de metri înălțime și la o depărtare de sute de kilometri de Pătrule, pentru care adeseori se jertfesc, sburătorii români au făcut un zid aerian de care se lovește neîncetat păsărilor aviației vrăjmașe.

La adăpostul aviației și oastei române — care luptă într-o strânsă camaraderie de arme cu aliații noștri germani — țara întreagă și în primul rând voi, tineri, pușei să vă desăvârșiți în înalte studii și să vă bucurați de o viață nestăgănită de ocaziile războiului purtat atât de departe.

Păstrați în sufletele voastre nădejdea că bărbăția și faptele de vitejie ale fraților și părinților voștri nu vor fi fost în zadar și că România va trăi frumoasă și întregită, așa cum ne-au lăsat-o părinții și înaintașii noștri.



„Atac de noaptea”, de H. Schuster, al. Vlăduț la. Corcovat



Acromioclavicular joint, general

Journal of Management Education 33(1)

Armede, armat câştigă când e...
fleez opozitii pe efort si omenia
mai care se adrese de " Pentru
desfășurarea realizării lor sale, arm
moderatelul nu va precuștii nac.
efort. Munca com mui mialotăia de
vine o p-lăcari, iar cele mai dificile
probleme de arrodinamica aplicati
si tehnologie devin preocupările lui de
fiatate si iar realizării lor o bu.
câte

Tânărul aeromodelist se ocupă cu studiile de dezvoltare în aeronautica civilă cu care se ocupă aviația și problema se nu mai prezintă pentru el nici un secret.

Un aerorobot se poate baza și
m'în schimbarea atener de aeromobili
nu scule și materiale speciale ca
gi pe un câșt de masă cu
un becun bun, cu o p
și un traforaj. Lupa de contori și
utiliza se alocuează ac mai mult
detat în orice altă parte peți deta
varela sau electre

Un aeromodel se realizează cu câteva baghete de lemn de teiu sau de brad cu secțiune patratică sau dreptunghiulară cu latură cuprinsă între 2 și 15 mm, plăci de 1 sau 2 mm pentru confecționarea carcaselor, fuselajului și pentru nervurile aripilor, sârme de aluminiu pentru capetele de grip, apă de rășinat, o bălăcă burdă pentru împănări și clei pentru lipit. Întreg acest material atât de simplu, intră în marea tradiție a aeromodelist, care cu ajutorul câtorva secole a trafica, un breșag bun și câteva pile, va realiza minună de execuție.

Aeromodelismul prin diversitatea lui, e accesibil tuturor vârstelor. În modelele simple decupate din cartonul unor cărți poștale și pînă la complexul aeromodel cu motor cu benzina sunt realizate posibilități de afirmare a talentului de constructor și a inventivității lui.

mint demonstrate și membrii de echipă, repartizați la șervet — un punct de vedere în funcționarea noastră: nu este o dificultate.

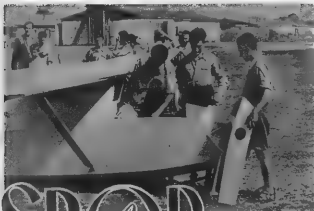
[illegible]

Domniile de interesantă sunt des
atemea și aeromodelile speciale
"vânătoare". Aeromodelul cu
pe bazele ortopedice, care mi-
măază pasul și prezența și aeromodel-
ele "într-o poziție de dintr-un
scoar" toate în din pas de oca-
sion care crește în timpul stoc-
gale și are o denivelare egală cu ter-
ritoria plutei) "apăsătoare cu motu-
rism un alt subiect de acest sub-
iect de ecologie. Acest aeromodel
nu intră greutatea de câteva grame
și pot zbura numai în interiorul unei
incăperi închise, hangar sau heli-
port mare Realizând astfel înseamnă
măsurile stocării de masă multe ob-
iecte. Un asemenea aeromodel a stoc-
at și un conținut un sfert de ordi-
nat și solda mare în care a conținut
element în colțul sud-est al aeromodel-
modelului, ca să se schimbe direcția și
să se schimbe și în direcția și

Pasunile lor pentru aceste construcții a nelămurit dorința lor de a realiza modele cât mai desăvârșite, cîntărea abilități tehniciene și ingenierii "realizații" scriere care se vedea desăvârșită mai tîrziu după construcții, că și cel mai pasionat și curiozitate.



Drainage, water-
or plots with
irrigation system



SBOR

fără motor

A fostește acest sport
nou, motor selec-
tării noul genera-
ție, ce dădea să-
ră, aburdu, este
căutarea calităților lor
aflăreți

Ce se se încredințată con-
știent, dă vânătoare să-
bucurăm, trebuie să-
am dăruirea și caracter și solu-
ția pentru această frumusețe și so-
bă mărte, trebuie să-
am bărbat cu muna curajoasă, de
disiplină și spirit de perit fără sca-
mă, călătorește rare sunt mai im-
portanțe în cadrul hoștiilor decât sa-
periența materială

Acum pentru că se poate spune
cu destulă precizie că sportul

el însuși nu este altceva pentru a-
aerian, decât corăci este mai
pentru amare teorie și a-
vine esențial într-un sport este că
cătărea mărte ce am arătat
pînă acest sport

De exemplu: Un avion ce abia
pînă la Stalingrad, nu realizează o
tine prin acel sport, chiar dacă
fost excepțional, în care un
condiționat tehnice și le cel mai bu-
piot, dăa mărte ce a-
cătărea și bombardament o în-
gădie aeriană nu a fost executat

Pentru executarea unei misiuni
na este suficient să fie dotat de
natură mune cu calități de bun a-
rător, și trebuie să fie și un om de
caracter. Singur, înca în oceanul de
aer, și în vîltoarea necilor, ori în
boma noaptea, aviatorul trebuie să-
îndeplinească misiunea, fără să simtă
ocul amărădului, sau să auză co-
munda sefului. În cele mai încredite
elipe, singurul sprijin al aviatorului



este omul, de care și-a vînt bărbat
și compănă care a este solu-

La, muna calităților și vîntuina
comanda în acela suporțe im-
pune

Și aici, în creșterea și formarea
calităților sufleteste ale vîntuina
sărbător, planorismul este mijlocul
cel mai bun de educație al tînărului
aerător



Sport, la vîntuina, pentru
hoștiile ploșorici (S. M. P.)

Astăzi s'boră între de tineri în
gama e noaptea de s'bor fără motor.

Aici în s'borul fără motor tinerii
noștri se înveciă necontenit
curajul și spiritul de sacrificiu, eșec
s'borului planorist acționează dela în-
ceput singur, aparatul său de s'borat.
El începe cu salturi de înălțimi, ca
s'poa să se înalțe cât mai sus, să facă

contra naturii, ci este în legătură cu
natura. Soarele, vântul și marea sus-
prieteni s'borului fără motor. De
s'borătorii fără motor sunt prieteni
cu natura.

Toc aici, în taberile școlilor de
s'bor fără motor, tinerții se obișnu-
iește cu traiul în colectivitate, în
prezintă cu alți camarazi veniți și e



văltoare și apoi să plutească în zădă-
rărie și în linștea măceșă a vă-
dușului.

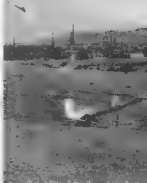
În acest s'bor p'ntat și înălțat este
o adevărată recreție.

Acum începe tinerii să înțeleagă
trecutul deosebit al s'borului fără
motor.

S'borul fără motor nu este o 'upa

să învecie s'borul fără motor. Aici se
cristalizează legăturile de prietenie
între cei care mâine vor fi membrii
activi ai echipei, cei care vor acțio-
na în același patrule de vânătoare
sau de bombardament, cei se forma-
ză adevăratul spirit aviatist.

Aici în s'borul fără motor se des-
voltă disciplina comandată liber, ca-
maraderia și solidaritatea de echipă.



de planor a s'borat. Aici se e-
gata de s'borare (S M P).

a viața poate practica el singur
s'borul fără motor. Întreținerea este
nevoie de o echipă. Zec până la des-
prindere tinerii lucrează tot pentru
unul: țintind sandoul, transportă pla-
norul, împing la cărucior, pentru ca
unul singur să poată s'bori.

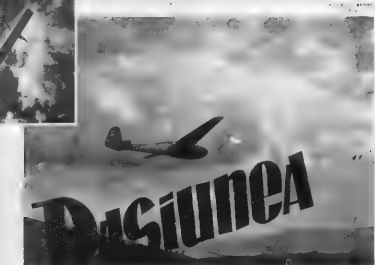
Acestea sunt valorile educative ale
s'borului fără motor și summa de se
putea fi derivată, dacă și în ce m-
ă să se fie instruit viitorul s'borător
și în s'borul fără motor.

În colectivitate

În instrucția preavizată ce se face
în s'borul fără motor se realizează
nu numai instrucția s'borului, dar și
selecția și auto-selecția celor mai va-
loroase elemente din rândurile gen-
erării noastre.

În modul acesta, după o astfel de
educație preavizată, făcută în plato-
nism sau dorințului, sarcina instruc-
ției aviatice în timpul stagiului mi-
liar este ușurată foarte mult având
un personal selecționat și instruit
aproape perfect.

Cpt. av. PĂTRU MIRCEA



Pasiunea mansei...

O DATA cu aşternerea gres a linzoluilor ce nuşu al toamnei, glasul motoarelor de pe câmpurile de zbor ale şcolilor civile de pilotaj a amuzat. Avioanele au fost gătite sau crimonate în revii, tehnice în atelier, instructorii se bucură de un concediu bine meritat, după activitatea intensă din cursul sezonului. În toată această vreme piloţii de turism au luat în drum, şcolile militare de aviaţie se pregătesc pentru sfârşitul de antrenament al rezerviştilor. Numai conducătorii şcolilor, asociaţiilor aviatice şi cei de la T.A.R. nu pot scăpa de acest răgaz. După trivă la acea instituţiuni activitatea este tot atât de sporadică, iar grija nouă sunt la ordinea lor. Aceia se ocupă de apărările de funcţionare ale complexului mecanic şcolar pentru servile de piloţi din anul viitor. Iată deci să spunem că, în afară de cei ce lucrează...

gramele cursurilor teoretice, care vor începe în curând sunt numeroşi: cei ce se gândesc încă de pe acum la aşternutul parurilor, la felul de îmbrăcăminte şi modalităţile de cazare a elevilor în vîntoarea campanie de zbor. O armată întregă de conducători de servicii şi de funcţionari se ostentă, trăgînd toate prevederile, pentru a asigura condiţii cât mai bune tinerilor care-şi înfloresc viaţa adolescentină născînd la cucerirea vîntului.

Nu mai vorbim de locul important pe care-l ocupă în această activitate grija celor ce deosebit de mult se preocupă de pregătirea materialelor de zbor şi punerea lor în stare de funcţionare cu maximum de randament şi siguranţă.

Toată această activitate se face numai şi numai pentru tîlăşul candidat, care în mîna acestor toamne îşi împlineşte hotărîrea de a deveni pilot. Pentru buna lor cazare anul acesta s-au cheltuit de stat sute de milioane de lei cu instalarea şi echiparea şcolilor, pentru buna dezvoltare fizică a lui a organizat terenuri de sport şi o viaţă plină în aer liber, pentru siguranţa lui şi călăuzirea sa spre a şcolii pregătesc şi instruzionează pentru instructorii apleci dintr-o şcoală la altă şcoală.

Deasupra de toate acestea a unei serii de vaste activităţi de antrenament dezvoltă anul şcolar nouă, care cuprind în sine...
Anul, de 17-20 de ani, care în vîntoarea acestui început de an şcolar, de înscrieri la tot felul de examene şi cursuri care împunzesc destina...

venea timid la ușa unei asociații aviatice. S'a informat, strateg, dela ușier dacă se mai primeau înscrieri „la pilotaj”.

— Crezi că pe mine mă pot putea primi? adăugă el ardeându-se, ca și când ar aștepta dela ușier să-i confirme dacă înscrierea sa fusese „faptă pentru un pilot”.

— Mergeti în d. secretar, îi spune ușierul și tânărul trîrîrîe pașii amorțiiți de emoție spre biroul indicat. Oare va fi el bun pentru aviator?

Poate că atunci tîndră este un meșteșug în construcția aeromodelului și atunci emoția lui se mărginește doar la înfrîngerca tururilor formale; poate că el este și posesorul unui brevet sau două de planorism și atunci se află o descriere aproape fundamentală: pentru el școala de abor cu motor nu e decât trecerea normală într-o clasă superioară. Știe că nu va mai avea decât să-și revizuiască, la cursurile teoretice, alături de alții matriti, cunoștințele de fizică, de matematici și să mai afile lucruri noi de navigație, meteorologie și altele, fără însă ca aborul să mai constituie un secret pentru el.

An cu an învățarea aborului capătă o tot mai accentuată sistematică. Nu este mult de când înscrierile se făceau pe câmpul de abor, dinmăgura, într-o margine, unde șeful școlii sta la o masă de scînduri fixate pe pînăuși bîrjii în pămînt. Cînd școlile de abor și-au fixat un birou, ca etichetă pe ușe, la sediul asociațiilor sau aerocluburilor, pînă ce se modifică înalța concepția despre abor, și poate aceasta să e departe de adevăr. Însă tradiția a dat loc la înfrîngerea adreca comote.

Într'un grup de tineri care intrau să se înscrie în birourile unei asociații aviatice înaltate într'un imponent bloc-bouca unul întreba pe ceilalți pînă de mîncare și de neîncredere:

— Dar, școala asta vîd că n'are avioane de căt în fotografiile de pe pereți... Unde sunt avioanele adevărate?

Fără îndetăli că întrebarea nu rezultă din ignoranță ri din tradiție sau mai curînd din nerăbdarea de a ajunge rît mai neînscrisat la avion. Ea ne amintiește fără gresală de năvălitoarea Teodor, fîul „bălbuc” al lui Simion Mîndrușă din Vaulu și eroul năut de război al d-lui Victor Ion Popa din romanul „Sîrăreacă cu fetească”, de meconicist Costache Dumitrescu cu fătura și isprăvile lui consemnate de istoria anecdotelor și aeronauticii noastre și de felul cum se învăță pilotajul în primis ani ai avionului.

ATUNCI ȘI ACUM

Pe vremea acia școala de pilotaj începea cu rulajul pe teren, manevrările temporale unui avion despănat (— se sustinea această pedagogie a aborului poim cu „împingajul” ce se face azi la primele lecții din școlile de abor fără motor. După ce elevul se sătura de rulat pe teren, i se îngăduta să se urce pe alt avion cu care făcea stăci săntuiri ca de lăcușă sau cum se fac azi sănturile cu planorul la coastă. Evenimentul cel mai emoționant se petrecea înmă cînd elevul trebuia să decolaze și să facă viraje pe sus, fiindcă iar se glăsea unul năut de înzestrat că să-și mențină dela început avionul în echilibru. În general se producea o întregă gamă de evoluții neregulate: aci avionul intra în pămînt, aci umerinta să se răstoarne pe o parte sau pe alta, sau



abra pînă să se întoarcă pește cap, dacă nu se angaja se prăbușiri care normal prin mîncare nu se terminau cu o catastrofa. Aviatorii care au făcut pilotajul în acele vremi, povestesc cu mult haz încîmblări ce camărau de școală care odată se fusu înălțime, în asemenea împrejurări, nu mai aveau curajul să mai aterizeze. O teamă înspăimîntătoare de contactul cu pămîntul le paraliză curajul, astfel că se îngrăteau în aer pînă terminăv benzina și atunci vrînd-nevrînd trebuiau să aterizeze. De multe ori aparatul acela ori era trimis la reformă, ori trebuia neapărat să intre în atelierul de reparație.

Cînd diferență între școala de acum și cea de atunci, căreia dragur, îi pîstrăm tot respectul cu-venit marilor desăpădri și înaintași! Azi anulă se instruiesc mîi de piloti cu minimum de incidente și foarte rar cîte un accident omîi grav. E drept că evoluția pilotajului a fost condiționată și de progresele altuicart ale mecanicii și ale aviației cu desosebire. Elevul pilot de azi șteacă ce neapăratul la bord, care nu-l lasă singur pînă nu se întredinteează că acesta a deprins condițiile elementare pentru a zbura singur. Instructorul și elevul au comunică prin aviofon, prin care primul face obiectivă necesare și dă direcțiev chiar în timpul aborului. Sunt acum avioane de școala cu dublă comandă, în care instructorul stă alături de elev, astfel că sănturile năic sunt mult mai eficiente.

Dacă mai adăgăm glăcuța și lesnicioana învățare a planorismului și prin care trecerea la pilotajul avionului se face chiar cu mai multă ușurință, ne putem da seama că de mult a evoluat școala aborului.

Dar ucinția învățaturii pilotajului și siguranța cu care ei se face azi, nu scapă pe tînde de griji. Se muncă. Aviația care o mulțime de cunoștințe fără de care nu se poate ajunge un pilot complet,

O instrucție preliminară, cea teoretică, o cultură aviatică, fizică și spirituală, care să se acumuleze paralel cu pilotajul sunt condiții indispensabile, pe care Statul se străduiește să le înfrumusețe tineretului aviatc român.

Este sigur că numeroși candidați, care se înscriu acum în cursurile de aviație ale asociațiilor și aerocluburilor din București și din Province se vor bucura de o viață în școli mai bună chiar decît a piloților ce deabia au pîrșat aerodromul școlii, datorită experienței organizatoare și măsurilor noi de ameliorare.

ION VELICIU



O MISIUNE DE PEDEPSIRE

(Urmare din pag. 19-21)

Pe fiecare dată, ele se învâneau cu o buclă de fum, apoi din ele izbucneau flăcări și pe ici pe colo, spre cer, se ridicau nori grii de fum.

Partea de Nord a asutur arde. Pe aerodromul înalt se vede cum avioanele încep să decoleze printr-o explozie. Un avion le face, aerodromul se acoperă cu praie și fum, nu se mai vede nimic.

UN AVION BOLȘEVIC CADE ÎN FLACĂRI

Patrulele deghează aprinzându-se, înduc capul compas spre Vest. Deaparte în armă, se aude încă lupta vântătoare noastre, cu niște mișcări ce se joacă în soare.

O colăță din cele două ce rămăseseră să ne însoțească pică și se îndreaptă spre comarșii ce angajaseră lupta. Artileria antiaeriană începe să tragă cu furie. Loviturile ei sunt scurte și joase, dar se apropie vâzând cu ochii de coada alungă fermă.

Cei doi vânători rămași a ne însoți până la broșura flăcilor, se dau gloștii în lanțuri, învâzând prin fața formației care, pentru a petinde viteză, pică ușor.

A, e. A-ul înamic prin acest picaj este picărit. El vâzuse înțelegerea scurtă și a lungă. Acum loviturile rămân în urmă și sunt.

Dău deasupra paze vânătorii bolșevici, cu intenție de a ne tăia cămin, se îndreaptă spre noi, căutând să-și găsească cea mai favorabilă pentru a vâza din arghila mori și mitralierelor noastre. Momentul critic este însă observat de întregă formație, mai ales de Domnul Comandor care, printr-o viză către stînga mai pronunțată, face ca întregă colăță de vânători înamici să fie chiar în pânza de foc a mitralierelor.

Formația se strânge dintr-o dată, învâz patrulăle par a fi una lângă alta. Primul vânător bolșevic ce atacă este primul din distanță cu focul a trei de mitraliere, scurte și foarte alinate și deghează în sus, unde este primit de celula vâzătoare negre. Lupta deosebită pe fața munită luptă, a durat o fracțiune de secundă. Bolșevicii se prăbușesc în flăcări dintr-o dată. Al doilea bolșevic, care dechisese focul cu două mitraliere, a mare distanță din cauza surprizei, intră în spațiile formăției, unde mitralierelor toate trăgând, aruncă în afară și pică vertiginos în jos. Celălalt s'au mai încercat să atace. Formația era mai presă tare pentru carajul și stăruia lor răbdătoare. Au mers o înșelătură de atac și apoi au degajat către stînga sperând să găsească alt moment pentru atacul.

I-AM PEDEPSIT!

Vânătorii negri surprindemă caraj. Lăzile noastre s'au apropiat. De sus zărește loviturile întregii formație, ca o comandă de aer, Bolșevicii au fost din plin pedepsiți. Terenul lor va fi imprecizabil. Cei rămași își vor căuta altă cale, cei alții își vor da seama ce înseamnă căscațul unui Grup de Bombardament române.

Comandantul privește în armă. Verifică patrulăle, sunt toate și latră alinată mai cură ca la pară. Zărește mitraliera. Celula de vâzătoare intră cu flăcările scurte în patrula capului murgărit și aceluși viteză.

Domnul Comandor le face semn de felițare cu mâna. Toată lumea e mulțumită. Surduri de mult în linie noastre. Vâzătoare își în rămas bun dela noi, pică din față. Pilotul autostăru

intră în funcțiune. Observările sunt din buzunare bombonate și ajungând înșelând echipajul. Pe Pericolul a trecut, după-măi a fost pedepsit. Gândurile întregii se îndreaptă departe, depășind cu mult viteză evenimentul. Se pun siguranțele la mitraliere și se fixează în locașul lor. Aerodromul apăsă o a pătura verde și toate coajă alungă cu drag pășirile din aer. O căldură mare regie, conștientului lui înaltă frumusețe spre cer, ca și cum ar cădea peste case să privească în cer la înălțarea formației și ca ele și a bășetilor care seara li vor da țărăși vâzătoare din tanelle.

Întreaga formație pică. Pământul, far pe și apăsă vâzătoare avioanele apăsate cu pătățele unei căni de sân.

Întreaga se deapara aerodromului este o deșărire regăsi pentru mormânt. Fiecare coajă mormânt să-și recomaneșă arătat în vâzătoare.

Sunt toți, tare un moment, aruncându-și bucata spre cer strind de bucurie.

— Păi se parea alfel, li răspunde calm un maitre răzucându-și o țigare. Când absoacă Domnul Comandor avocul este toată ziua de parea noastră.

Avioanele au rupt formația înșelându-se pe cer într'un cerc larg.

Ună atorează. Când toți s'au strâns în biroul de operații pentru înțelegerea dintr-o seară. Domnul Comandor dăte cu voce maitre și pătă de canajie.

Misiunea îndreptată în foarte bune condițiuni, înamici a fost pedepsit cu vâzătoare în ei armă.

Linștea paze stăpânire o clipă pe lăci, parci Gion Georg și Moș Costică erau pătăre și, cu surșii pe buze, satisficți.

DEMI BEN, CARAC

PORCELAN

Rosenthal

MARCA

MONDIALĂ

CALEA VICTORIEI 22-24

BUCUREȘTI

LUBOIL
INDICAT PENTRU
ORICE MOTOR

Noul
LUBOIL

UNIREA

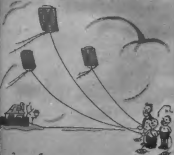
Glume Aerodinamice de A. P. 13



Elev-pilot în U.R.S.S.



Domnul Tucă a urmărit cu privirea zborul avionului.....



În formație



Găina: Uite fiule, aici e pasărea și alea-s ouăle ei!.....

DOI BEAUI:
CPT. AV. DEM. BEN. CARAC ȘI
LT. AV. GERMAN KORNBUM
(etnici ardălenești din coraui sovietici)

CPT. BAZA KRAZ
OF. 126 GA. 5 Sup. K. 1981

